Peter Linebaugh e Marcus Rediker

A hidra de muitas cabeças

Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário



Companhia das Letras

A hidra de muitas cabeças é fruto de um longo trabalho de colaboração entre dois renomados historiadores do radicalismo político e da cultura marítima no mundo anglo-saxônico. Peter Linebaugh e Marcus Rediker investigam os significados simbólicos da hidra de Lerna que, para os defensores seiscentistas e setecentistas do sistema capitalista atlântico, fornecia a metáfora para caracterizar todos os grupos sociais que ameaçavam a construção desse sistema.

O livro analisa a formação histórica de uma classe proletária internacional, multiétnica e multicultural, composta por diferentes grupos subalternos da Europa, África e América (plebeus sem posses, criminosos desterrados, servos por contrato, radicais religiosos, trabalhadores urbanos, soldados, marinheiros, africanos escravizados), e suas ações contra as forças sociais dominantes que impuseram, a partir do início do século XVII, uma nova ordem social, econômica e política ao espaço atlântico.

Linebaugh e Rediker apresentam uma original contranarrativa da modernidade, expondo o outro lado — "de baixo para cima" — da formação do capitalismo global. O livro é organizado a partir de determinadas situações críticas que se sucederam ao longo de dois séculos, nas quais examinam indivíduos e movimentos sociais cujos projetos

A HIDRA DE MUITAS CABEÇAS



PETER LINEBAUGH
MARCUS REDIKER

A hidra de muitas cabeças

Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário

Tradução
Berilo Vargas



Título original
The Many-Headed Hydra

Capa
Didiana Prata

Foto de capa
© National Maritime Museum, Greenwich, Londres.
S. Hutchinson, SLAVE TRAFFIC (1793).

Preparação
Carlos Alberto Bárbaro

Índice remissivo
Frederico Dentello

Revisão dos termos técnicos
Rafael Bivar Marquese

Revisão
Isabel Jorge Cury
Carmen S. da Costa

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Linebaugh, Peter
A hidra de muitas cabeças : marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário / Peter Linebaugh, Marcus Rediker ; tradução Berilo Vargas. — São Paulo : Companhia das Letras, 2008.

Título original : The Many-Headed Hydra
ISBN 978-85-359-1292-0

1. Capitalismo - Aspectos sociais - Grã-Bretanha - História 2. Capitalismo - Aspectos sociais - Índias Ocidentais, Grã-Bretanha - História 3. Escravos - Tráfico - Grã-Bretanha - História 4. Escravos - Tráfico - Índias Ocidentais, Grã-Bretanha - História 5. Estados Unidos - Condições sociais - Até 1865 6. Grã-Bretanha - Colônias - Condições sociais 7. Grã-Bretanha - História - Revolução Puritana, 1642-1660 8. Motins - Grã-Bretanha - História 9. Radicalismo - Estados Unidos - História 10. Radicalismo - Índias Ocidentais, Grã-Bretanha - História I. Rediker, Marcus. II. Título.

08-06608 CDD-909.097124106

Índice para catálogo sistemático:
1. Grã-Bretanha : Surgimento do capitalismo : Classes multiétnicas : Aspectos sociais : História 909.097124106

[2008]

EDITORA SCHWARCZ LTDA.
Rua Bandeira Paulista 702 cj. 32
04532-002 — São Paulo — SP
Telefone (11) 3707 3500
Fax (11) 3707 3501
www.companhiadasletras.com.br

Para Christopher & Bridget Hill

Sumário

5. Hidrarquia: marinheiros, piratas e o Estado marítimo

Quando me vi livre de novo,
Senti-me como Adão quando Deus o criou.
Não tinha nada de meu, nada, e assim, decidi
me juntar aos corsários e bucaneiros...

A. O. Exquemelin, *The Buccaneers of America* (1678)

Os tripulantes de todos os navios estão em ordem de batalha,
e os escravos que desertaram das plantações
para se juntarem a nós
são todos camaradas bravos e determinados...

John Gay, *Polly: an Opera* (1729)

Richard Braithwaite, que apoiou o Parlamento na Revolução Inglesa e perdeu um filho para os piratas argelinos, descreveu o marinheiro do século XVII:

> Não era muito chegado à cortesia; o mar lhe ensinara outra retórica. [...] Não conseguia falar baixo, o mar fala muito alto. Raramente lhe pedem conselho em questões navais; embora sua mão seja forte, a cabeça é estúpida. [...] As estrelas não

podem ser mais fiéis em sua sociedade do que esses parentes de Hans em sua fraternidade. Comportam-se valentemente quando juntos, e relatam suas aventuras com maravilhoso terror. São instrumentos necessários, e agentes importantes na Hidrarquia em que vivem; pois as paredes do Estado não subsistiriam sem eles; mas são menos úteis a si próprios, e muito necessitados do apoio de outros.[1]



Marinheiros contam histórias no convés inferior, c. *1810. Charles Napier Robinson,* A Pictorial History of the Sea Services, of Graphic Studies of the Sailor's Life and Character Afloat and Ashore (*1911*). *Brown Military Collection, John Hay Library, Brown University.*

O rico Braithwaite assumiu ares de superioridade ao discorrer sobre o marinheiro, chamando-o de barulhento, estúpido, mesmo selvagem, mas sabia muito bem do que estava falando. Sabia que os marinheiros eram essenciais à expansão e ao comércio da Inglaterra, e ao Estado mercantilista. Sabia, além disso, que eles tinham suas maneiras próprias — sua própria linguagem, seu jeito de contar histórias, sua solidariedade.

Neste capítulo usaremos o termo *hidrarquia*, de Braithwaite, para designar

dois fenômenos inter-relacionados do fim do século XVII: a organização do Estado marítimo, feita a partir do topo, e a organização dos marinheiros, feita por sua própria conta, a partir da base. Enquanto as fortes mãos dos marinheiros de Brathwaite transformavam o Atlântico numa zona de acumulação de capital, eles começaram a juntar-se a outros, em fidelidade, ou solidariedade, para produzir uma tradição marítima radical que fez do Atlântico também uma zona de liberdade. O navio tornou-se ao mesmo tempo motor do capitalismo, na seqüência da revolução burguesa na Inglaterra, *e* cenário de resistência, um lugar para o qual e no qual as idéias e práticas dos revolucionários derrotados e subjugados por Cromwell, e depois pelo rei Charles, escapavam, reordenavam-se, circulavam e persistiam. O período que vai da década de 1670 à de 1730 marcou nova fase na história do capitalismo atlântico, no qual o avanço discutido no capítulo anterior foi consolidado e institucionalizado, em meio de novas e geograficamente ampliadas lutas de classe. Durante a pausa em que parecia que as idéias e a ação revolucionárias tinham desaparecido ou sido sufocadas na sociedade de proprietários de terra, a hidrarquia surgiu no mar para apresentar o mais grave desafio da época ao desenvolvimento do capitalismo.

HIDRARQUIA IMPERIAL OU O ESTADO MARÍTIMO

O confisco da terra e da mão-de-obra na Inglaterra, na Irlanda, na África e nas Américas lançou os alicerces militares, comerciais e financeiros do capitalismo e do imperialismo, que só poderiam ser organizados e mantidos por meio da hidrarquia de Braithwaite, o Estado marítimo. Um momento decisivo desse fenômeno foi a aterradora descoberta feita por Cromwell e pelo Parlamento em 1649 de que eles só dispunham de cinqüenta navios para defender sua República contra os monarcas da Europa, que não viram com bons olhos a cabeça decepada de Charles I. Os novos governantes da Inglaterra mobilizaram urgentemente (e permanentemente) os estaleiros de Chatham, Portsmouth, Woolwick e Deptford para construir os navios necessários. Aprovaram "Leis e Regulamentos Marciais" autorizando o recrutamento forçado e sancionando a pena de morte para quem resistisse, como meio de obter a mão-de-obra indispensável. Por volta de 1651, o Novo Exército tinha derrotado os monarquistas no mar e começado a ameaçar, até mesmo a intimidar, os outros governos ainda hostis da

Europa. Os novos homens da Inglaterra tomaram medidas imediatas para ampliar seu poderio comercial e militar pelos mares, pondo em prática duas leis: uma para a indústria de navios mercantes, a Lei da Navegação de 1651; outra para a Marinha Real, as Cláusulas de Guerra de 1652. Essas duas leis, ambas reafirmadas pelo governo da Restauração depois de 1660, ampliariam substancialmente os poderes do Estado marítimo.[2]

Com essas leis, Cromwell e o Parlamento manifestaram sua intenção de desafiar os holandeses pela supremacia marítima e para afirmar sua soberania no Atlântico. Os redatores da primeira lei tencionavam substituir os holandeses como principais transportadores do comércio transatlântico reservando importações para navios ingleses. Em 1660, uma nova Lei de Navegação especificava as mercadorias atlânticas a ser transportadas por comerciantes, marinheiros e navios ingleses. Uma lei complementar de 1673 estabelecia uma equipe para policiar o comércio colonial, zelar pela aplicação das leis e certificar-se de que o rei receberia sua parte no butim. O Parlamento deu ênfase ao comércio exterior como a melhor maneira de aumentar o poderio marítimo e econômico inglês. Em 1629, comerciantes ingleses transportaram 115 mil toneladas de carga; por volta de 1686 esse número triplicara, para 340 mil toneladas, com o correspondente aumento numérico dos marujos que lidavam com essa imensa quantidade de carga. O lucrativo comércio atlântico de tabaco, açúcar, escravos e produtos manufaturados levou a Marinha Mercante inglesa a crescer a um índice de 2% a 3% ao ano, de 1660 a 1690 aproximadamente.[3]

O êxito das Leis de Navegação deveu-se a mudanças paralelas na Marinha Real. As Cláusulas de Guerra de 1652 impuseram a pena de morte em 25 de suas 39 cláusulas e mostraram-se um meio eficaz de governar os navios ingleses durante a guerra contra os holandeses. Depois da Lei de Recrutamento de 1659 (que renovou a lei marcial de 1649), as cláusulas foram reeditadas em 1661 como Lei de Disciplina Naval, estabelecendo o poder das cortes marciais e incluindo a pena de morte por deserção. Enquanto isso, Samuel Pepys pôs-se a reorganizar a Marinha inglesa em outros sentidos, profissionalizando os corpos de oficiais e construindo navios cada vez maiores, mais numerosos e mais poderosos. Durante a segunda guerra holandesa, cerca de 3 mil marinheiros desertaram da Marinha inglesa para lutar pelo inimigo, o que levou as autoridades inglesas a conduzir execuções altamente visíveis de desertores e a tornar "o açoitamento na frota" uma forma freqüente de disciplina. As Cláusulas de Guerra foram

renovadas mais uma vez em 1674, durante a terceira guerra contra os holandeses. A transformação da Marinha Real durante esses anos pode ser resumida em termos que refletem quase perfeitamente o desenvolvimento da indústria de comércio marítimo: a Marinha tinha cinqüenta navios e 9500 marinheiros em 1633, e 173 navios e 42 mil marinheiros em 1688.[4]

Se Cromwell inaugurou o Estado marítimo e Charles II cumpriu suas promessas, finalmente substituindo os holandeses como a potência hegemônica do Atlântico, esse resultado foi conseguido graças a conselheiros como sir William Petty (1623-87), o pai da economia política, ou, como era chamada no seu tempo, da aritmética política. Petty, que escreveu a *Political Anatomy of Ireland* para Charles II, tinha começado a vida profissional como camareiro no mar. Tomara parte no Exército conquistador da Inglaterra na Irlanda, servindo como médico em 1652 e cartógrafo de terras confiscadas no levantamento Down de 1654. (Ficou com cerca de 20 mil hectares para si próprio no condado de Kerry, onde organizou rachadores de lenha, pescadores, cavouqueiros, mineradores de chumbo e ferreiros.) Tais experiências lhe deram um claro entendimento da importância primordial da terra, do trabalho e das conexões transatlânticas. O trabalho, acreditava, era o "pai... da riqueza, como a terra é a mãe". A força de trabalho precisava ser móvel — e a política trabalhista transatlântica — porque as terras ficavam longe. Ele defendia o envio de criminosos para as *plantations* de além-mar: "Por que não deveriam os ladrões insolventes ser punidos com a escravidão em vez da morte? Pois sendo escravos poderiam ser forçados a todo trabalho, e a preço baixo, que a natureza permitisse, equivalendo, dessa maneira, a dois homens que se acrescentassem à comunidade, e não a um homem dela tirado".[5] Ele percebeu a importância crescente do tráfico de escravos para o planejamento imperial: "A adesão dos negros às *plantations* americanas (sendo todos homens de grande capacidade de trabalho e pequenos gastos) não é secundária". Incluía a reprodução em seus cálculos, prevendo que a fertilidade das mulheres na Nova Inglaterra compensaria as perdas na Irlanda. Com base no pressuposto de que "se avalia o povo destruído na Irlanda como Escravos e Negros usualmente à taxa de cerca de quinze libras um pelo outro; homens vendidos por 25 libras e crianças por cinco por cabeça", ele estimou as perdas financeiras da guerra na Irlanda (1641-51) em 10 milhões e 355 mil libras.[6] O principal argumento de Petty, entretanto, era o de que navios e marinheiros formavam a base da riqueza e do poder da Inglaterra. "Lavradores, Marinheiros, Soldados,

Artesãos e comerciantes são os Pilares de qualquer República", escreveu, mas o marujo era talvez o mais importante de todos, pois "todo Marujo industrioso e engenhoso não é apenas um Navegante, mas um Comerciante, e também um Soldado". E concluiu: "O trabalho dos Marinheiros, e a Carga dos Navios, é sempre da natureza de uma Mercadoria Exportada, o saldo positivo acima do que é Importado traz dinheiro para casa etc.".[7] Marinheiros, dessa forma, produziam o valor excedente sobre os custos da produção, incluindo sua própria subsistência; o aritmético político chamava esse processo de "superlucro". Com isso Petty lançou a teoria trabalhista do valor, recusando-se a pensar nos trabalhadores em termos morais; preferia a abordagem quantificável do número, do peso e da medida. Seu modo de pensar foi essencial para a gênese e para o planejamento de longo prazo do Estado marítimo.

Esse planejamento surgiu no quarto de século que abrange as três guerras anglo-holandesas (aproximadamente de 1651 a 1675), quando a indústria do comércio marítimo e a Marinha assumiram formas modernas, mas alcançou novo estágio depois da ascensão de Guilherme III, em 1688, e da declaração de guerra contra a França no ano seguinte. Assim como o teatro da Marinha Mercante transferira-se recentemente do Mediterrâneo, do Báltico e do mar do Norte para o Atlântico — a África, o Caribe e a América do Norte —, o teatro da guerra foi atrás, mudando-se dos mares setentrionais, onde se travaram as guerras anglo-holandesas, para o Atlântico, onde teria lugar uma batalha mais ampla e direta pelo comércio e por territórios além-mar. Governantes ingleses lutaram para proteger sua economia de *plantation*, e não apenas contra a França e a Espanha. A pedido dos donos de *plantation* e de comerciantes de açúcar desejosos de negociar e contrabandear produtos para a Nova Espanha, sir Robert Holmes encarregou uma esquadra de navios de despachar, em 1688, os bucaneiros que usavam a Jamaica como base. Os flibusteiros que tinham enchido os cofres jamaicanos de ouro espanhol tornaram-se obstáculo para uma acumulação mais metódica de capital, que seria planejada em Londres e executada em escala atlântica. "É sinal da crescente importância das distantes colônias e do comércio oceânico na estima da Europa", escreveu J. H. Parry, "que a época dos bucaneiros fosse seguida da época dos almirantes."[8]

A consolidação do Estado marítimo ocorreu nos anos 1690, quando a Marinha Real se tornara o maior empregador de mão-de-obra da Inglaterra, seu maior consumidor de material e seu maior empreendimento industrial. Os

governantes ingleses descobriram a Marinha como instrumento de política nacional na década de 1650, em defesa da República, e ampliaram-lhe a função de protetora da Marinha Mercante e dos mercados de além-mar. Um panfletário de 1689 repercutiu as Cláusulas da Guerra e a Lei de Disciplina Naval de 1661 escrevendo que a Marinha era "o baluarte de nossos domínios britânicos, a única proteção do nosso País".[9] Aí estavam os "muros do Estado" de Brathwaite, área delimitada em volta de um novo campo de propriedades cujo valor e valorização foram expressos numa congérie de mudanças na década de 1690: a concentração de capital marítimo em empresas de sociedade anônima, que passaram de onze em 1688 para mais de cem em 1695; a formação do Banco da Inglaterra, em 1694; o crescimento da indústria de seguros marítimos; os primórdios da desregulamentação da Companhia Real Africana (1698) e o surgimento dos praticantes do livre-comércio que no século seguinte fariam da Inglaterra o maior transportador de escravos do mundo; o uso crescente de jornais comerciais; a importância cada vez maior dos produtos manufaturados e o correspondente comércio de importação e exportação. A Lei do Comércio de 1696 pôs todos os assuntos coloniais sob jurisdição da Diretoria de Comércio e generalizou o sistema de tribunais do Almirantado em todo o império. A Lei do Comércio consolidou os ganhos do novo capitalismo atlântico, mas também indicava uma ameaça não eliminada por Holmes e pela Marinha em 1688. Um dos maiores e mais preocupantes problemas enfrentados pelo Parlamento e pela Diretoria de Comércio ainda eram os piratas: conseqüentemente, o Parlamento aprovou uma "Lei para a Supressão Mais Eficaz da Pirataria" em 1698, esperando com isso convencer administradores coloniais e cidadãos da necessidade da pena de morte para um crime que havia muito tempo era tolerado, quando não encorajado.[10]

O NAVIO

Na segunda metade do século XVII, capitalistas tinham organizado a exploração do trabalho humano de quatro maneiras básicas. A primeira era a grande propriedade comercial para a prática da agricultura capitalista, cujo equivalente americano era a *plantation*, em muitos sentidos a mais importante realização mercantilista. A segunda era a pequena produção, como a do pequeno fazendeiro ou do artesão próspero. A terceira era o sistema de subcontrato, que na

Europa começara a transformar-se no sistema de manufaturas. Na África e nas Américas, comerciantes europeus produziam armas que seus clientes usavam para capturar seres humanos (e vendê-los como escravos), para matar animais (por sua pele) e para destruir uma fartura de ecologias comunitárias. A quarta maneira de organizar a exploração do trabalho era o modo de produção que juntava todas as outras na esfera da circulação — ou seja, o navio.

Cada uma dessas maneiras organizava o trabalho humano diferentemente. A propriedade e a *plantation* em larga escala foram os primeiros lugares de cooperação em massa da história moderna. A pequena produção continuou sendo o meio ambiente para o exercício da desenvoltura e do individualismo independente. A indústria e o sistema de subcontrato criaram o trabalhador fragmentado, selecionado para serviço especial, cuja "ociosidade" se tornaria a maldição do economista político do século XVIII. O navio, cujo ambiente de ação fez dele algo ao mesmo tempo universal e *sui generis*, oferecia um cenário no qual grande número de trabalhadores cooperava em tarefas complexas e sincronizadas, sob disciplina escrava e hierárquica, com a vontade humana subordinada a equipamento mecânico, tudo em troca de pagamento em dinheiro. O trabalho, a cooperação e a disciplina do navio fizeram dele um protótipo da fábrica.[11] De fato, o termo *fábrica* evoluiu, etimologicamente, de *feitor*, "representante comercial", especificamente do representante vinculado à África Ocidental, onde feitorias foram originariamente localizadas. Um consórcio comercial na Costa do Ouro nos anos 1730 manteria um navio permanentemente ancorado que servia de base para estoques, coleta de informações secretas e cargas; era chamado de feitoria flutuante. Em 1700 o navio tinha se tornado a locomotiva do comércio, a máquina do império. De acordo com Edward Ward, que escreveu em defesa do Estado marítimo, ele era "o Soberano do Globo Aquático, emitindo leis despóticas para todos os peixes pequenos que viviam nesse Império Luminoso". Para Barnaby Slush, defensor do marinheiro experiente, era, entretanto, "uma máquina grande e ingovernável demais para ser operada por noviços". Os marinheiros e o navio, portanto, ligaram os modos de produção e ampliaram a economia capitalista internacional.[12]

Apesar do nacionalismo das Leis de Navegação e da Lei de Disciplina Naval e das audaciosas declarações de que navios ingleses seriam obrigatoriamente operados por marujos ingleses, não deixava de ser verdade que muitos navios eram, de fato, holandeses (capturados nas guerras) e que muitos marinheiros

não eram ingleses. A ampliação da navegação comercial e da Marinha Real durante os últimos 25 anos do século XVII representou um persistente dilema para o Estado marítimo: como mobilizar, organizar, manter e reproduzir o proletariado marujo numa situação de escassez de mão-de-obra e de limitados recursos estatais. Governantes descobriram, vezes sem conta, que dispunham de menos soldados do que precisavam para operar os diversos empreendimentos marítimos, e de menos dinheiro para pagar soldos.

Um resultado dessa situação foi uma guerra espasmódica mas prolongada entre governantes, planejadores, comerciantes, capitães, oficiais navais, marinheiros e outros trabalhadores urbanos em torno do valor e dos objetivos da mão-de-obra marítima. Como as condições a bordo de um navio eram duras, e os soldos atrasavam com freqüência de dois a três anos, marinheiros faziam motins, desertavam, rebelavam-se e se recusavam totalmente a executar o serviço naval. Contra essas lutas crônicas por liberdade e dinheiro, o Estado usava a violência e o terror para tripular seus navios e para fazê-lo da forma mais barata, aproveitando-se das populações mais pobres e mais diversificadas etnicamente. Os recrutadores de marujos, que assumiram, com sua arrogância, brutal destaque nos anos 1660, brandiam bastões ainda maiores na década de 1690, quando a demanda por mão-de-obra marítima continuava a crescer.[13] Para marinheiros, os recrutadores representavam escravidão e morte: três de cada quatro homens recrutados à força morriam em dois anos, e apenas um em cinco expirava durante as batalhas. Os que tinham a sorte de sobreviver não podiam contar com pagamento, pois não era incomum, escreve John Ehrman, o ilustre especialista da Marinha dos anos 1690, que um marujo tivesse uma década de soldos atrasados para receber. A figura do marujo faminto, quase sempre coxo, nas cidades portuárias tornou-se atributo permanente da civilização européia, mesmo quando a horda heterogênea se tornou atributo permanente das Marinhas modernas.[14]

A dinâmica do recrutamento de tripulantes era diferente na Marinha Mercante, mas com resultado parecido. Enquanto as condições da vida marítima mudavam constantemente, e a disciplina severa, a doença fatal e a deserção crônica desfalcavam as tripulações dos navios, o capitão ia atrás de marujos onde quer que os pudesse encontrar. O navio tornou-se senão o viveiro de rebeldes, pelo menos o ponto de encontro onde várias tradições se apinhavam numa estufa de internacionalismo. Muito embora a Lei da Navegação de 1651 estipu-

lasse que três quartos da tripulação que importasse produtos ingleses fossem ingleses ou irlandeses, sob pena de perda do navio, do equipamento e da carga, navios ingleses continuaram a ser operados por africanos, bretãos, negros antilhanos, irlandeses e americanos (para não falar em holandeses, portugueses e lascares). Portanto Ruskin tinha razão ao dizer: "Os pregos que juntam as tábuas da proa do navio são os rebites da camaradagem do mundo". Ned Coxere, que foi ao mar em 1648 e "serviu a diversos senhores nas guerras entre o rei e o Parlamento no mar", escreveu: "Depois servi aos espanhóis contra os holandeses; e por último fui levado pelos turcos, que me obrigaram a estar a seu serviço contra os ingleses, os franceses, os holandeses e os espanhóis, e todo o mundo cristão". Alexander Exquemelin comentou a mistura de culturas entre os bucaneiros no fim do século XVII. William Petty também compreendeu a realidade internacional do convés inferior: "Enquanto o Emprego de outros Homens está confinado a seu próprio País, o dos Marinheiros estende-se ao mundo todo". Durante a década de 1690, marinheiros ingleses serviram sob todas as bandeiras, pois, de acordo com John Ehrman, "o intercâmbio de marujos entre diferentes países marítimos era costume por demais difundido e enraizado" para ser eliminado.[15]

O navio era assim não apenas o meio de comunicação entre continentes, mas também o primeiro lugar onde pessoas trabalhadoras de continentes diferentes se comunicavam. Seu madeirame concentrava todas as contradições do antagonismo social. O imperialismo era a madeira principal: o sol do imperialismo europeu sempre projetou uma sombra africana. Cristóvão Colombo não só tinha camareiro negro mas também um piloto africano, Pedro Niño. Logo que deixou em terra os peregrinos, o *Mayflower* viajou para as Antilhas com um carregamento de africanos.[16] Forçado pela magnitude de seu próprio esforço de juntar imensas massas heterogêneas de homens e mulheres a bordo de navios para enfrentar uma viagem mortal com destino cruel, o imperialismo europeu também criou as condições para a circulação da experiência dentro das grandes massas de mão-de-obra que pusera em movimento.

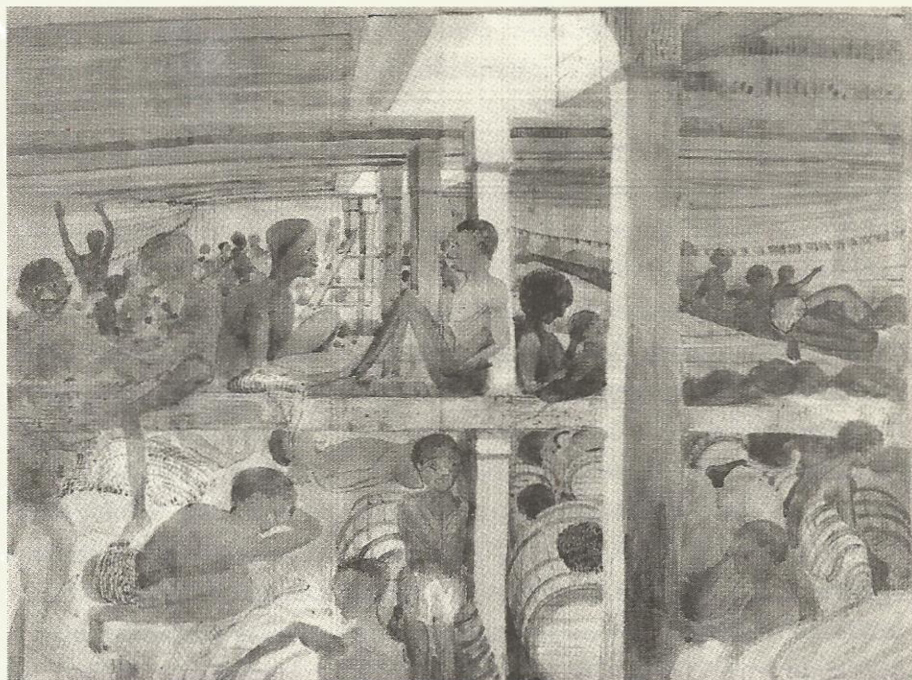
A circulação de experiência dependia em parte da formação de novas linguagens. Em 1689, o mesmo ano em que duas facções da classe dominante inglesa, sob a tutela constitucional de John Locke, aprenderam a falar uma língua comum, Richard Simon escreveu sobre suas experiências nos Mares do Sul: "O meio usado por aqueles que negociam na Guiné para manter os negros quietos é escolhê-los em várias partes do País, de línguas diferentes, de modo que descobrem que não

Negros

OK

podem agir em conjunto, não estando em Condição de se Consultarem entre si, e isso não podem fazer, pois uns não entendem os outros". Em *The London Spy* (1697), Ned Ward descreveu com vocabulário generoso os "vagabundos de água salgada" de Wapping, que nunca se sentem à vontade exceto no mar, e estão sempre perambulando em casa. Para se comunicarem, tinham desenvolvido uma língua própria, que era, afirmou Ward posteriormente, em *The Wooden World Dissected* (1708), "grego para um sapateiro". Um estudante dos diários de bordo dos navios do século XVII mostrou em sessenta páginas densamente impressas que a fonética marítima era diferente da dos homens de terra. Marinheiros falavam "um dialeto peculiar", disse um escritor na *Critical Review* (1757).[17]

O que W. E. B. DuBois descreveu como o "drama mais magnífico dos últimos mil anos de história humana" — o tráfico atlântico de escravos — não foi encenado com estrofes e prosódia já prontas. Uma combinação de: primeiro, inglês náutico; segundo, o jargão "sabir" do Mediterrâneo; terceiro, o jargão her-



Escravos no convés inferior, *tenente Francis Meynall, 1830.*
©National Maritime Museum, Londres.

meticlike do "submundo"; e quarto, a construção gramatical da África Ocidental, produziram o jargão inglês *pidgin* que se tornou, nos anos tumultuados do tráfico de escravos, a língua essencial do Atlântico. De acordo com um filólogo moderno: "Nenhuma outra forma de discurso na história da língua inglesa foi tão lamentada, debatida e defendida". A palavra *crew* [tripulação], por exemplo, significava originariamente qualquer acréscimo de um bando de homens armados, mas, pelo fim do século XVII, passara a significar um pequeno grupo supervisionado de trabalhadores empenhados num objetivo particular, como o grupo dos tanoeiros, canhoneiros, fabricantes de velas, ou mesmo toda a guarnição do navio — ou seja, todos os homens da embarcação. B. Traven deu ênfase à coletividade, a tripulação, em contraste com William Dampire, Daniel Defoe e Samuel Taylor Coleridge, para os quais o marinheiro era individualista. Traven afirmou que "vivendo juntos e trabalhando juntos, cada marujo aprende palavras com os companheiros, até que, depois de dois meses mais ou menos, todos os homens a bordo adquirem um conhecimento básico de cerca de trezentas palavras comuns a todos os tripulantes e compreendidas por todos". E concluiu: "Um marinheiro nunca está perdido no que diz respeito à língua": seja qual for a costa para onde for mandado, descobrirá um jeito de perguntar "Quando é que vamos comer?".[18]

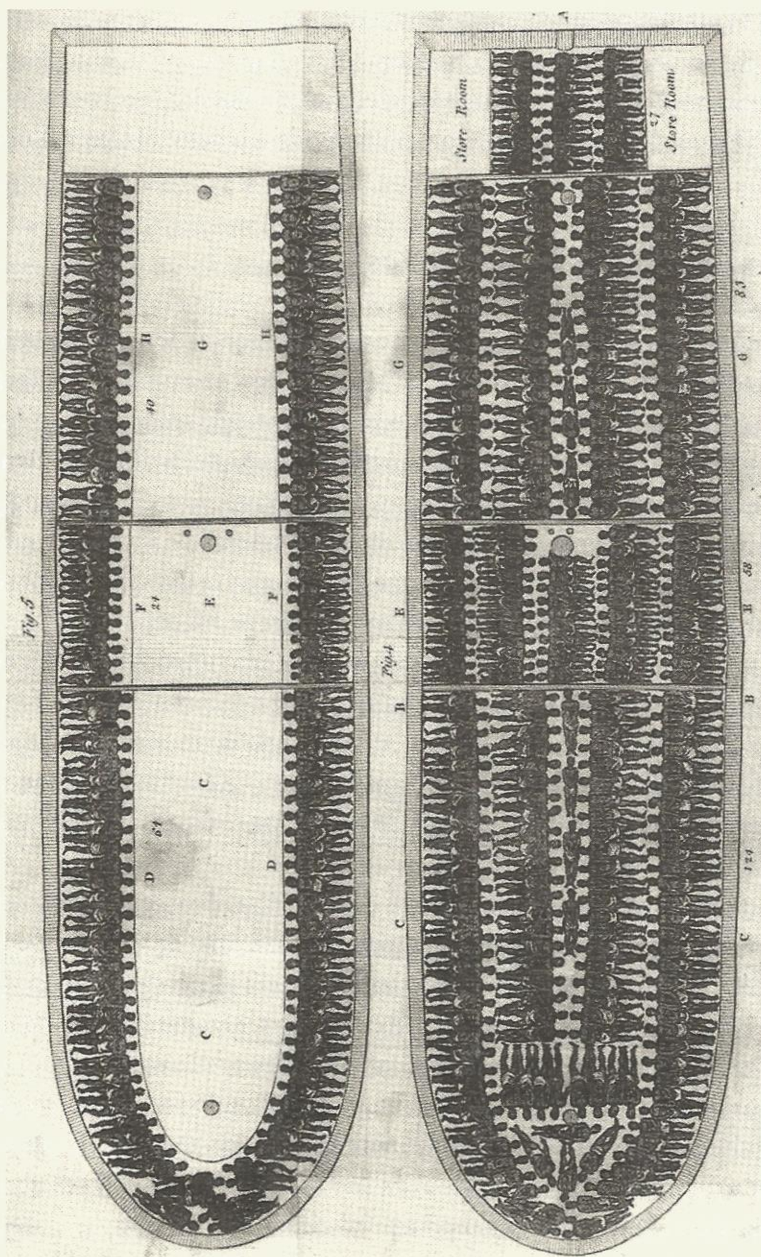
Lingüistas descrevem o *pidgin* como língua "mediadora", produto de uma "situação de múltiplas línguas" caracterizado pela simplificação radical. Era um dialeto cujo poder expressivo vinha menos de sua variedade léxica do que das qualidades musicais de ênfase e de inflexão. Algumas contribuições africanas ao inglês marítimo, depois ao inglês-padrão, incluem *caboodle* (cambada), "chutar o balde" e "Davy Jone's locker" [o fundo do mar]. Nas situações em que as pessoas precisavam se fazer entender, o inglês *pidgin* era a língua franca do mar e da fronteira. Em meados do século XVIII, comunidades usavam o *pidgin* em Filadélfia, Nova York e Halifax, assim como em Kingston, Bridgetown, Calabar e Londres, todas compartilhando estruturas sintáticas unificadoras.[19] O *pidgin* tornou-se instrumento, como o tambor ou o violino, de comunicação entre os oprimidos: desprezado e compreendido com dificuldade pela sociedade instruída, não obstante soava como uma corrente forte, elástica, criativa e inspiradora entre proletários dos portos marítimos de quase toda parte. O kriol, também língua franca na costa ocidental da África, era falado em muitos lugares, como o *pidgin* de Camarões, o crioulo jamaicano, o *gullah* e o *sranan* (Suri-

name). O multilingüismo e a experiência atlântica, comuns a muitos africanos, foram demonstrados por um negro nas ilhas Comores do oceano Índico em 1694, que saudou o capitão pirata Henry Avery, o "Robin Hood marítimo", em inglês. O homem, como se verificou, tinha vivido em Bethnal Green, Londres.[20]

A HIDRARQUIA DOS MARINHEIROS

Enquanto milhares de marinheiros eram organizados para trabalhos de cooperação no comércio marítimo, na Marinha Real e na pirataria de tempo de guerra, a tripulação diversificada começou, por meio de seu trabalho e de novas línguas, a cooperar em seu próprio benefício, o que queria dizer que dentro da hidrarquia imperial surgiu uma hidrarquia diferente, ao mesmo tempo proletária e opositora. O processo foi lento, desigual e difícil de investigar, em parte porque a ordem alternativa do marinheiro comum era decapitada quase sempre que levantava a cabeça, fosse em motim, greve, ou pirataria. Foi preciso muito tempo para que os marinheiros tivessem, como um deles disse, "a escolha neles mesmos" — ou seja, o poder autônomo de organizar como quisessem o navio e sua sociedade em miniatura. A hidrarquia do marinheiro passou por diversos estágios, aparecendo de modo mais claro — e, para as autoridades, mais ameaçador — quando marinheiros se organizaram como piratas no começo do século XVIII.[21]

A pirataria passou por numerosos estágios históricos antes que marinheiros comuns pudessem transformá-la numa embarcação de sua propriedade. A pirataria atlântica durante muito tempo atendera às necessidades do Estado marítimo e da comunidade comercial da Inglaterra. Mas havia uma tendência de longo prazo para que o controle da pirataria se desenvolvesse do topo da sociedade para a base, dos mais altos funcionários do Estado (no fim do século XVI) para grande comerciantes (do começo até a metade do século XVII) e para comerciantes menores, geralmente coloniais (no fim do século XVIII). Quando essa transmissão atingiu a base, quando marinheiros — como piratas — organizaram um mundo social separado dos ditames da autoridade mercantil e imperial e usaram-no para atacar propriedades de comerciantes (como começaram a fazer nos anos 1690), então os controladores do Estado marítimo recorreram à violência em larga escala, tanto militar (a Marinha) como penal (a força), para



Aula de línguas. Thomas Clarkson, History of the Rise, Progress, & Accomplishement of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament (*1808*).

erradicar a pirataria. Uma campanha de terror seria usada para destruir a hidrarquia, que foi, dessa maneira, empurrada para os conveses inferiores e para uma existência que se mostraria ao mesmo tempo fugidia e duradoura.[22]

A resistência maciça de marujos começou nos anos 1620, quando se amotinaram e rebelaram por causa dos soldos e das condições de trabalho, e alcançou um novo estágio quando comandaram as turbas londrinas que iniciaram a crise revolucionária de 1640-1. Em 1648 marinheiros a bordo de seis navios da frota se amotinaram em nome do rei; alguns se amotinariam depois contra os comandantes do rei, como o príncipe Rupert. A reconstrução imediata da frota segundo diretrizes republicanas levou radicais religiosos para a Marinha, embora em número não tão grande como o dos que serviram no Exército. O regime cromwelliano comprou o apoio de muitos marujos com a promessa de recompensa monetária e a criação, em 1652, de uma nova categoria profissional, o "marinheiro apto", que ganhava 24 xelins por mês, em lugar dos dezenove de praxe. Apesar disso os problemas dos marinheiros continuaram, como "rotação" (que mandava um homem de um navio para outros antes de pagar-lhe), atrasados e tíquetes inflacionados, em vez de pagamento em dinheiro, e recrutamento forçado, para os quais a resposta foi uma série de tumultos e motins em 1653 e 1654. A "Humilde Petição dos Marinheiros, pertencentes aos Navios da Commonwealth da Inglaterra", datada de 4 de novembro de 1654, queixava-se de doença, alimentos ruins, derramamento de sangue, soldos atrasados e, acima de tudo, o "cativeiro e a servidão" do recrutamento, "inconsistentes com os Princípios da Liberdade".[23]

As lutas dos marinheiros ficaram registradas no discurso radical das décadas de 1640 e 1650, especialmente em panfletos escritos pelos *Levellers*. Richard Overton denunciou o recrutamento forçado em 1646, condenando a necessidade "de surpreender um homem de repente, tirá-lo à força de sua Ocupação [...] de seus queridos Pais, Mulher e Filhos [...] para lutar por uma Causa que ele não compreende, e Na Companhia de pessoas com quem não se sente à vontade; e, se sobrevive, voltar para um negócio arruinado, ou para a mendicância". No primeiro *Agreement of the People*, os *Levellers* declararam francamente: "A questão de recrutar e obrigar qualquer um de nós a servir nas guerras contraria nossa liberdade". Em *A New Engagement, or, Manifesto*, de agosto de 1648, eles expressamente negaram ao Parlamento o poder de recrutar homens para lutar em terra ou no mar. Não havia "nada mais contrário à liberdade", explicaram eles

numa petição ao Parlamento em setembro de 1648. Mais uma vez se opuseram ao recrutamento forçado no segundo *Agreement of the People*, divulgado dez dias antes que o rei fosse decapitado. No mês seguinte, o Parlamento aprovou o recrutamento forçado, e os *Levellers* mais uma vez o denunciaram em *New Chains Discovered* (1649). Finalmente, em 1º de maio de 1649, apesar de a maré ter se voltado contra eles, os *Levellers* escreveram no terceiro *Agreement of the People:* "Não os autorizamos a recrutar ou coagir pessoa alguma para servir em guerra no Mar ou em Terra, devendo a Consciência de cada um ser satisfeita na justiça da causa em que arrisca sua vida, ou pode destruir a de outros". Essa idéia seria fundamental para a tradição de antagonismo do convés inferior, mesmo depois da experiência da derrota e da diáspora de milhares de pessoas, marujos incluídos, que rumaram para as Américas.[24]

As lutas que soldados da era revolucionária travaram por subsistência, soldos e direitos e contra o recrutamento forçado e a disciplina de violência tomaram inicialmente forma autônoma entre os bucaneiros na América. Ainda que a pirataria beneficiasse as classes altas da Inglaterra, da França e da Holanda em suas campanhas no Novo Mundo contra o inimigo comum, a Espanha, os marinheiros comuns criavam uma tradição própria, àquela época conhecida como Disciplina Jamaica ou a Lei dos Piratas. A tradição, que as autoridades consideravam a antítese da disciplina e da lei, ostentava uma distinta concepção de justiça e uma hostilidade de classe contra capitães de navio, proprietários e aventureiros ricos. Também oferecia controles democráticos da autoridade e provisões para os feridos.[25] Ao ajustar sua hidrarquia, os bucaneiros exploraram a utopia camponesa chamada País da Cocanha, onde o trabalho fora abolido, a propriedade redistribuída, as distinções sociais eliminadas, a saúde restaurada e o alimento era abundante. Também exploraram o costume marítimo internacional, pelo qual marinheiros da Antigüidade e da Idade Média tinham dividido seu dinheiro e seus bens em porções, discutiam coletiva e democraticamente questões do momento e elegiam cônsules para resolver diferenças entre o capitão e os tripulantes.[26]

Os primeiros artífices da tradição foram aqueles que um oficial inglês no Caribe chamava de "párias de todas as nações" — condenados, prostitutas, devedores, vagabundos, escravos fugidos e empregados contratados, radicais religiosos e prisioneiros políticos, que tinham migrado ou sido exilados para novas colônias "além do limite". Outro administrador real explicou que os bucaneiros

eram antigos empregados e "todos homens de condição lastimável e desesperada". Muitos bucaneiros franceses, como Alexander Exquemelin, tinham sido empregados contratados e, antes disso, trabalhadores na indústria têxtil e jornaleiros. A maioria dos bucaneiros era formada de ingleses ou franceses; mas holandeses, irlandeses, escoceses, escandinavos, nativos americanos e africanos também aderiam, geralmente depois de ter escapado, de uma forma ou de outra, das brutalidades do nascente sistema caribenho de *plantation*.

Esses trabalhadores vagaram para ilhas desabitadas, onde formaram comunidades quilombolas. Suas colônias autônomas eram de natureza multirracial, organizadas em torno da caça e da coleta — geralmente caça de gado e porcos bravos e coleta do ouro do rei da Espanha. Essas comunidades combinavam a experiência dos rebeldes camponeses, dos soldados desmobilizados, dos pequenos proprietários destituídos de suas propriedades, dos trabalhadores desempregados e outra gente de diversas nações e culturas, incluindo os índios caraíbas, cunas e misquitos.[27] Uma das lembranças e experiências mais poderosas da cultura bucaneira, escreve Christopher Hill, foi a Revolução Inglesa: "Um surpreendente número de extremistas ingleses emigrou para as Antilhas antes ou logo depois de 1660", incluindo *ranters*, quacres, familistas, anabatistas, soldados radicais e outros que "levavam consigo as idéias surgidas na Inglaterra revolucionária". Alguns bucaneiros, sabemos, caçavam e colhiam vestindo os "casacos vermelhos desbotados do Novo Exército". Um deles era um "velho alegre", "robusto e grisalho" de 48 anos, "que servira sob as ordens de Oliver na época da Rebelião Irlandesa; depois estivera na Jamaica, e adotara a Pirataria desde então". No Novo Mundo, esses veteranos insistiam na eleição democrática de seus oficiais, exatamente como tinham feito no exército revolucionário do outro lado do Atlântico. Outra fonte da cultura bucaneira, de acordo com J. S. Bromley, foi a onda de revoltas camponesas que abalou a França nos anos 1630. Muitos flibusteiros franceses vieram, como *engagés*, "de áreas afetadas por levantes camponeses contra o *fisc* real e a proliferação de agentes da coroa". Manifestantes "tinham demonstrado capacidade de auto-organização, a constituição de 'comunas', a eleição de deputados e a promulgação de *Ordonnances*", tudo em nome do "*Commun peuple*".[28] Tais experiências, uma vez transpostas para as Américas, influenciaram o modo de vida dos bucaneiros "Irmãos da Costa".

As primeiras experiências foram repassadas para gerações posteriores de

marujos e piratas pelas almas fortes que sobreviveram aos obstáculos da longevidade no trabalho marítimo. Quando um capitão pirata levou para seu navio quatro experientes bucaneiros em 1689, classificou-os de "problemas em si mesmos, mas a vantagem de sua conversa e de sua inteligência o obrigou, depois, a dispersá-los entre os homens do navio". Alguns veteranos tinham servido em navios corsários jamaicanos durante a Guerra da Sucessão Espanhola e tomado parte nas novas piratarias que se seguiram ao Tratado de Utrecht. A Disciplina Jamaica e as proezas que ela tornou possíveis também se alimentavam de lendas populares, canções, baladas e da memória popular, sem falar nos relatos amplamente divulgados (e com freqüência traduzidos) de Alexander Exquemelin, Père Labat e outros que conheciam em primeira mão a vida entre os bucaneiros.[29]

Portanto, quando se viram nas mortíferas condições de vida no mar no fim do século XVII e começo do século XVIII, os marinheiros dispunham de uma ordem social alternativa ainda fresca na memória. Alguns se amotinaram e assumiram o controle de seus próprios navios, cosendo o crânio e os ossos cruzados numa bandeira negra e declarando guerra ao mundo. A esmagadora maioria dos que se tornavam piratas, entretanto, oferecia-se voluntariamente para trabalhar nos navios proscritos quando os seus eram capturados. Não é difícil compreender suas razões. O doutor Samuel Johnson resumiu a questão sucintamente: "Homem algum que tenha imaginação suficiente para ser preso jamais seria marinheiro; pois estar num navio é estar numa cadeia, com a possibilidade de morrer afogado. [...] Numa cadeia tem-se mais espaço, melhor comida, e geralmente melhor companhia". Muitos marinheiros, é claro, tinham feito essa comparação por conta própria, amanhecendo bêbados inconscientes, ou simplesmente bêbados, nas celas das cidades portuárias, ou em porões de navios mercantes que partiam. O argumento de Johnson, no entanto, era que a sorte do marujo de navio mercante era muito difícil. Marinheiros toleravam alojamentos apertados e claustrofóbicos, e "alimento" geralmente tão estragado quanto miserável. Rotineiramente eram vítimas de doenças devastadoras, de acidentes incapacitantes, naufrágios e morte prematura. Sofriam dos oficiais castigos violentos e geralmente homicidas. E recebiam magra recompensa por seus trabalhos arriscados, pois os soldos em tempos de paz eram medíocres, e a fraude nos pagamentos era freqüente. Os marinheiros não podiam contar com a leniência da lei, cujo principal objetivo era "garantir suprimento de mão-de-obra barata e dócil".[30]



A volta dos marinheiros, ou A bravura compensa, 1783.
Com autorização da British Library.

Marujos mercantes também tinham de lutar contra o recrutamento compulsório provocado pela expansão da Marinha Real. Na Marinha, as condições a bordo eram tão duras quanto na navegação mercante, em certos aspectos ainda piores. Os soldos, especialmente em tempos de guerra, eram mais baixos do que no serviço mercante, e a quantidade e a qualidade da comida a bordo eram consistentemente solapadas por comissários e oficiais corruptos. Organizar a cooperação e manter a ordem entre os trabalhadores marítimos em navios da Marinha, de hábito imensamente numerosos, requeria disciplina violenta, com execuções espetaculares cuidadosamente preparadas, mais severas do que seus equivalentes nos navios mercantes. Outra conseqüência da quantidade de marinheiros que se apinhavam em navios mal ventilados da Marinha era a onipresença de doenças, quase sempre de proporções epidêmicas. Numa ironia que os próprios piratas teriam apreciado, um oficial alegou que a Marinha não poderia suprimir efetivamente a pirataria porque seus navios eram "muito pre-

judicados por doença, morte e deserção de marujos". O bem informado autor anônimo de um panfleto intitulado *Piracy Destroy'd* (1700) deixou claro que o recrutamento compulsório, a disciplina severa, as provisões de má qualidade e a saúde deficiente, o longo confinamento a bordo e soldos atrasados tinham levado milhares de marinheiros à pirataria. Foi a "excessiva severidade dos Comandantes com suas costas e seus estômagos" que "fez os Marinheiros se amotinarem e fugirem com os Navios". O navio da Marinha naquela época, conclui um especialista, era "uma máquina da qual não se escapava, a não ser por deserção, incapacitação ou morte".[31]

A vida era um pouco melhor num navio pirata: a comida mais palatável, o pagamento mais alto, os turnos de trabalho mais curtos, e maior o poder dos tripulantes na tomada de decisões. Mas os corsários nem sempre eram navios felizes. Capitães havia que comandavam seus barcos como uma embarcação da Marinha, impondo rígida disciplina e outras medidas impopulares que provocavam descontentamento, protestos, ou mesmo motins. Woodes Rogers, cavalheiro-capitão de uma viagem pirata imensamente bem-sucedida entre 1708 e 1711 e depois flagelo dos piratas das Antilhas como governador real das ilhas Bahamas, pôs a ferros um homem chamado Peter Clark, que desejara estar "a bordo de um Navio Pirata" e disse que "ele deveria estar satisfeito de que um Inimigo, que poderia nos dominar, estivesse do nosso lado".[32] O que fariam homens como Peter Clark quando saíssem de um navio mercante, da Marinha ou corsário e estivessem "a bordo de um Pirata"? Como garantiriam a própria subsistência? Como organizariam o próprio trabalho, o acesso ao dinheiro, ao poder? Teriam assimilado as idéias dominantes na época sobre a maneira de operar um navio, ou seriam esses homens pobres e sem instrução capazes de imaginar coisa melhor?

O MUNDO MARÍTIMO DE PONTA-CABEÇA

O navio pirata do começo do século XVIII era um "mundo de ponta-cabeça", produto das cláusulas do acordo que estabelecia as regras e os costumes da ordem social dos piratas, hidrarquia de baixo para cima. Os piratas distribuíam justiça, elegiam oficiais, dividiam uniformemente o produto dos saques e estabeleciam uma disciplina diferente. Limitaram a autoridade do capitão, resistiam a muitas práticas do comércio marítimo capitalista, e mantinham uma

ordem social multicultural, multirracial e multinacional. Queriam provar que os navios não precisavam ser operados da maneira brutal e opressiva adotada pela Marinha Mercante e pela Marinha Real. O dramaturgo John Gay demonstrou sua compreensão de tudo isso quando, em *Polly*, fez Macheath disfarçar-se como o pirata negro Morano e cantar uma canção ao som de "O mundo de ponta-cabeça".[33]

O navio pirata era democrático numa época não democrática. Os piratas delegavam a seu capitão autoridade incontestável no assédio e na batalha, mas, fora isso, insistiam em que fosse "governado pela Maioria". Como disse um observador: "Eles lhe permitiam que fosse Capitão, com a Condição de que poderiam ser o capitão dele". Não lhe concediam o alimento extra, o refeitório privado, ou as acomodações especiais rotineiramente reivindicadas por capitães de navios mercantes ou da Marinha. Além disso, assim como dava, a maioria tirava, depondo capitães por covardia, por crueldade, por se recusarem a "tomar e saquear navios ingleses", ou mesmo por serem "excessivamente cavalheirescos". Capitães que ousassem ir além de sua autoridade eram, às vezes, executados. A maioria dos piratas, "tendo sofrido anteriormente maus-tratos dos seus oficiais, tomava cuidadosas providências para evitar esse mal" quando se via livre para organizar o navio à sua maneira. Outras limitações do poder do capitão consubstanciavam-se na pessoa do contramestre, eleito para representar e proteger os interesses da tripulação, e na instituição do conselho, a reunião que envolvia todos os homens do navio e sempre constituía sua mais alta autoridade.[34]

O navio pirata era igualitário em tempos hierárquicos, com piratas repartindo igualmente seus saques, nivelando a elaborada estrutura de faixas de soldo comuns a todos os outros empregos marítimos. O capitão e o contramestre recebiam de uma e meia a duas porções do butim; oficiais subalternos e artífices recebiam uma e um quarto, ou uma e meia; todos os outros recebiam uma porção. Esse igualitarismo derivava de realidades materiais. Para os capitães de navios mercantes era incômodo o fato de que "haja tão pouco Governo e Subordinação entre [piratas], que eles sejam, em certas Ocasiões, todos Capitães, todos Líderes". Ao expropriarem um navio mercante (depois de um motim ou de uma captura), os piratas apossavam-se dos meios de produção marítima e declaravam-nos propriedade comum daqueles que faziam o trabalho. Em vez de trabalharem por soldo, usando as ferramentas e uma máquina grande (o navio) de propriedade de um capitalista, os piratas aboliram o soldo e coman-

davam o navio como propriedade sua, compartilhando, uniformemente, os riscos da aventura comum.[35]

Os piratas tinham consciência de classe e buscavam justiça, vingando-se de capitães da Marinha Mercante que tiranizavam os marujos e de oficiais da Marinha Real que defendiam o privilégio de assim agirem. De fato, a "distribuição de justiça" era prática específica dos piratas. Depois de capturarem um navio valioso, os piratas "distribuíam justiça" perguntando como o comandante tratava seus homens. Depois "açoitavam e ajustavam contas" com aqueles "contra quem Reclamações tinham sido apresentadas". A tripulação de Bartholomew Roberts considerava a questão de tamanha importância que nomeou formalmente um dos seus — George Wilson, sem dúvida homem feroz e robusto — o "Dispensador de Justiça". Piratas atacavam fisicamente e às vezes executavam capitães capturados; alguns se jactavam da sua justiça vingadora na forca. O capitão pirata Howell Davis dizia que "seu motivo para se tornarem piratas era vingar-se de Mercantes vis e de cruéis comandantes de navios". Apesar disso, os piratas não puniam capitães indiscriminadamente. Costumavam recompensar o "Sujeito honesto que nunca abusou de nenhum Marinheiro" e chegaram a oferecer a um capitão decente "voltar com uma grande soma de dinheiro para Londres, e desacatar os Mercantes". Dessa forma, os piratas se opunham às injustiças brutais da Marinha Mercante, e um tripulante até se apresentava como "um dos Homens de Robin Hood".[36]

Os piratas insistiam em seus direitos à subsistência, ao alimento e à bebida, geralmente negados nos navios mercantes ou da Marinha — a escassez que levava muitos marinheiros a tratar logo da "questão do ganho", antes de qualquer coisa. Um marujo amotinado a bordo do *George Galley* em 1724 respondeu à ordem do capitão de colher a vela traseira dizendo, "num Tom sombrio e com uma espécie de Desdém, Assim como Comemos, assim trabalhamos". Outros amotinados diziam simplesmente que "não era tarefa sua morrer de fome", e que se o capitão assim o decidira, morrer na forca seria pouco pior. Muitos observadores da vida dos piratas notaram a qualidade carnavalesca de seus eventos — comer, beber, trapacear, dançar e divertir-se — e alguns consideravam essa "infinita Desordem" inimiga da boa disciplina no mar.[37] Homens que tinham tolerado comida escassa ou estragada em outros empregos marítimos agora comiam e bebiam "de Maneira devassa e barulhenta", como de fato era costume deles. Executavam tantas tarefas "ao redor de uma Grande Tigela de

Ponche" que a sobriedade por vezes tornava "um Homem Suspeito de participar de um Complô contra a Commonwealth" — ou seja, a comunidade do navio. O primeiro item das cláusulas de Bartholomew Roberts garantia a cada um "Voto nas Questões do Momento" e direito a provisões frescas e bebida forte. Para alguns que se alistavam, a bebida "tinha sido um motivo maior [...] do que o Ouro", e a maioria concordaria com o lema "Nenhuma Aventura será empreendida sem Grude". Os piratas do Atlântico lutavam portanto para garantir a saúde e a segurança, a sua autopreservação. A imagem do flibusteiro de olho vendado, perna de pau e gancho no lugar da mão sugere uma verdade essencial: a vida no mar era profissão perigosa. Por isso os piratas destacavam uma parte do butim para um fundo de reserva comum destinado àqueles que sofressem ferimentos de efeito duradouro, como a perda da visão ou de qualquer membro. Tentavam prover à subsistência dos necessitados.[38]

O navio pirata era diversificado — multinacional, multicultural e multirracial. O governador Nicholas Lawes, da Jamaica, expressou o pensamento de oficiais da Marinha Real em toda parte ao chamar os piratas de "*banditti* de todas as nações". Outro oficial caribenho concordava: eles eram "compostos de todas as nações". A tripulação de Black Sam Bellamy em 1717 era "uma multidão mista de todos os Países", incluindo britânicos, franceses, holandeses, espanhóis, suecos, nativos americanos e afro-americanos, com duas dúzias de africanos libertados de um navio negreiro. Os principais rebeldes a bordo do *George Galley* em 1724 eram um inglês, um galês, um irlandês, dois escoceses, dois suecos e um dinamarquês, e todos se tornaram piratas. Os homens de Benjamin Evans eram ingleses, franceses, irlandeses, espanhóis e descendentes de africanos. O pirata James Barrow ilustrava a realidade desse internacionalismo ao sentar-se depois de cear "cantando de forma profana [...] Canções espanholas e francesas tiradas de um livro holandês de orações". O governo costumava dizer aos piratas que "eles não tinham país", e os piratas concordavam: ao saudarem outros navios no mar enfatizavam sua rejeição de nacionalidade anunciando que vinham "dos Mares". Um funcionário colonial informou ao Conselho de Comércio e Agricultura em 1697 que os piratas "não reconheciam conterrâneos, que tinham vendido seu país e sabiam que seriam enforcados se fossem apanhados, e que não demonstrariam piedade alguma e fariam todo o mal que pudessem". Mas, como sussurrou um amotinado em 1699, "não tem a menor importância o lugar do Mundo onde se vive, contanto que se Viva bem".[39]

Centenas de descendentes de africanos encontraram lugar na ordem social do navio pirata. Apesar de uma minoria substancial de piratas ter trabalhado no tráfico de escravos, e ter portanto tomado parte na maquinaria da escravização e do transporte de escravos, e apesar de navios piratas capturarem (e venderem) vez por outra cargas que incluíam escravos — africanos e afro-americanos, livres ou escravos, eram numerosos e ativos a bordo de navios piratas. Alguns desses negros do mar acabaram "dançando aos quatro ventos", como o mulato que velejou com Black Bart Roberts e foi por isso enforcado na Virgínia em 1720. Outro "sujeito resoluto, um negro" chamado César, preparou-se para explodir o navio de Barba Negra, em vez de entregar-se à Marinha Real em 1718; também foi enforcado. Tripulantes negros faziam parte da vanguarda dos piratas, os homens mais confiáveis e temíveis designados para abordar presas em potencial. O grupo de abordagem do *Morning Star*, por exemplo, tinha "um Cozinheiro Negro duplamente armado", enquanto no *Dragon* mais da metade do grupo de abordagem de Edward Condent era de negros.[40] Um cozinheiro "negro livre" repartia eqüitativamente as provisões, para que os tripulantes do navio de Francis Spriggs pudessem viver "muito alegremente" em 1724. "Negros e Mulatos" estavam presentes em quase todo navio pirata, e só raramente os comerciantes e capitães que conversavam em sua presença os chamavam de escravos. Piratas negros velejaram com os capitães Bellamy, Taylor, Williams, Harris, Winter, Shipton, Lyne, Skyrm, Roberts, Spriggs, Bonnet, Phillips, Baptist, Cooper e outros. Em 1718, sessenta dos cem tripulantes de Barba Negra eram negros, enquanto o capitão William Lewis se gabava de ter "quarenta Marinheiros Negros aptos" em sua tripulação de oitenta. Em 1719, o navio de Oliver La Bouche era "metade *francês*, metade Negro".[41] Piratas negros eram tão comuns a ponto de levar um jornal a informar que um bando mulato de ladrões do mar saqueava o Caribe, comendo o coração dos homens brancos capturados.[42] Em Londres, nesse meio-tempo, o mais bem-sucedido evento teatral da temporada foi proibido de retratar a realidade dos piratas negros, quando o Lorde Camareiro se recusou a autorizar a representação de *Polly*, continuação de *The Beggar's Opera*, de John Gay, que terminara com Macheath na iminência de ser enforcado por saltear viajantes nas estradas. Em *Polly*, ele foi transportado para as Antilhas, onde fugiu da *plantation*, tornou-se pirata e, disfarçado de Morano, "um vilão negro", foi o principal líder de uma quadrilha de flibusteiros. Vestida de homem, Polly Peachum procurava seu herói e os piratas que o acompanhavam, perguntando: "Será que os escravos da *plantation* vizinha podem me dar notícias dele?".[43]

Alguns piratas negros eram homens livres, como o experiente marinheiro "negro livre" de Davenport que em 1721 chefiou "um Motim porque tínhamos oficiais demais, e porque o trabalho era duro demais, e outras coisas". Outros eram escravos fugidos. Em 1716, os escravos de Antígua tinham se tornado "muito atrevidos e ofensivos", levando seus senhores a temer uma insurreição. O historiador Hugh Rankin escreve que um número substancial de insubordinados "foi se juntar àqueles piratas que não pareciam muito preocupados com diferenças de cor".[44] Pouco antes dos eventos em Antígua, governantes da Virgínia se afligiram com a conexão entre a "Destruição dos Piratas" e "uma Insurreição dos negros". Os marinheiros de cor capturados com o resto da tripulação de Barba Negra em 1722 rebelaram-se diante das más condições e "magras Porções de Comida" que foram oferecidas pela Marinha Real, especialmente porque muitos tinham vivido muito tempo "à Moda dos piratas". Essa moda significava, para eles e para outros, mais comida e maior liberdade.[45]

Esses contatos materiais e culturais não eram incomuns. Uma quadrilha de piratas estabeleceu-se na África Ocidental no começo dos anos 1720, misturando-se com os Kru, conhecidos por suas habilidades em coisas do mar (e, quando escravizados, por encabeçarem revoltas no Novo Mundo). E, naturalmente, piratas tinham havia muitos anos se misturado com a população nativa de Madagáscar, ajudando a produzir uma "raça escura de mulatos". As permutas culturais entre marinheiros e piratas europeus e africanos eram amplas, resultando, por exemplo, nas conhecidas similaridades de forma entre canções africanas e canções de marinheiro. Em 1743 marujos foram levados à corte marcial por cantarem "uma canção de negros", violando a disciplina. Amotinados também se empenhavam nos mesmos ritos observados por escravos antes de uma revolta. Em 1731 um bando de amotinados bebeu rum e pólvora, enquanto noutra ocasião um marinheiro demonstrou suas intenções rebeldes "Bebendo Água do cano de um mosquete". A pirataria, claramente, não funcionava em conformidade com os códigos negros decretados e impostos às sociedades escravas atlânticas. Alguns escravos e negros livres encontravam a bordo do navio pirata a liberdade, algo que, fora das comunidades quilombolas, estava em falta nos principais teatros de operação dos piratas, o Caribe e a América do Sul. De fato, os navios piratas podem ser até mesmo considerados comunidades quilombolas multirraciais, nas quais os rebeldes usavam o alto-mar como outros usavam a montanha e a mata.[46]

Que a pirataria não era exclusividade dos homens foi provado por Anne Bonny e Mary Read, que de espada e pistola na mão mostraram que as mulheres podiam usufruir das muitas liberdades da vida pirata. Havia poucas mulheres a bordo de navios de qualquer espécie no século XVIII, mas elas eram numerosas o bastante para inspirar baladas sobre guerreiras vestidas de homem, que se tornaram populares entre os trabalhadores do Atlântico. Bonny e Read, cujas façanhas foram anunciadas na página de rosto de *A General History of the Pyrates*, e sem dúvida em muitas outras histórias do seu tempo e de tempos posteriores, praguejavam e xingavam como marinheiros, levavam suas armas como os mais acostumados aos modos da guerra, e abordavam navios como só os membros mais ousados e respeitados das tripulações piratas tinham permissão de fazer. Agindo fora do alcance dos poderes tradicionais da família, do Estado e do capital, e participando da rude solidariedade da vida entre marginais marítimos, elas acrescentaram uma nova dimensão ao apelo subversivo da pirataria apossando-se das liberdades geralmente reservadas aos homens, numa época em que a esfera de ação social das mulheres ficava cada vez mais reduzida.[47]

A GUERRA CONTRA A HIDRARQUIA

As liberdades da hidrarquia eram conscientemente estabelecidas e defendidas por piratas, não só porque sabiam que elas ajudariam a recrutar e portanto a reproduzir sua cultura de resistência. O que eles talvez não compreendessem a fundo era que essas liberdades, uma vez reconhecidas pela classe dominante, alimentariam uma campanha de terror para eliminar o modo de vida alternativo, no mar ou, mais perigosamente, em terra. Homens poderosos temiam que piratas pudessem "estabelecer uma espécie de Commonwealth" em áreas onde força alguma seria capaz de "disputar com eles". Comerciantes e funcionários das colônias e da metrópole tinham medo do separatismo incipiente em Madagáscar, Serra Leoa, Bermudas, Carolina do Norte, baía de Campeche e Honduras.[48] O coronel Benjamin Bennet, falando sobre piratas ao Conselho de Comércio e Agricultura, em 1718, escreveu: "Acho que logo se multiplicarão, pois muitos desejam juntar-se a eles quando feitos prisioneiros". E eles de fato se multiplicaram: depois da Guerra da Sucessão Espanhola, quando as condições de trabalho na Marinha Mercante rapidamente se deterioraram, marujos aderiram à ban-

deira negra aos milhares. Os homens de Edward England tomaram nove navios na costa da África na primavera de 1719, e 55 dos 143 marinheiros se mostraram dispostos a abraçar suas cláusulas. John Jessup jurou que uma vida jovial entre os piratas era melhor do que trabalhar no grande forte de tráfico de escravos de Cape Coast Castle. Essa deserção foi comum de 1716 a 1722, quando, como disse um pirata a um capitão da Marinha Mercante, "as pessoas geralmente ficavam felizes com a oportunidade de se juntarem [aos piratas]".[49] A perspectiva de saque e dinheiro fácil, a comida e a bebida, a camaradagem, a igualdade e a justiça, e a promessa de cuidar dos feridos — tudo isso deve ter tido seu apelo. As atrações foram resumidas melhor, talvez, por Bartholomew Roberts, que observou que na Marinha Mercante "há escassa Comida, baixos Soldos, e Trabalho duro; nesta, Abundância e Saciedade, Prazer e vagar, Liberdade e Poder; e quem não daria Crédito a este Lado, quando todo o Perigo que há nisso é, na pior hipótese, um ou dois ares pálidos ao expirar. Não, *uma vida Feliz e breve* será meu lema". Quando John Dryden reescreveu *A tempestade*, em 1667, fez um marinheiro anunciar: "Uma vida curta e feliz, digo eu". Duas gerações depois, o aforismo adquirira um tom subversivo que agora dava margem à aparição do carrasco.[50]

A hidrarquia foi atacada devido ao perigo que representava para o cada vez mais vulnerável comércio de escravos com a África. Uma série de motins de marinheiros abalou o negócio de escravos entre 1716 e 1726, resultado lógico das queixas crônicas contra comida, disciplina e das condições gerais de trabalho a bordo dos navios negreiros que partiam da Inglaterra para a África Ocidental durante aqueles anos. Marinheiros alegaram nos tribunais que o capitão Theodore Boucher, do navio negreiro *Wanstead*, "não dava mantimentos e bebida suficientes para sustentá-los e usavam-nos de modo muito bárbaro e desumano em sua dieta". Outros marinheiros acusavam seus capitães de disciplina tirânica. Aqueles que ousavam reclamar das condições a bordo podiam acabar como "Escravos presos ligados por correntes e... alimentados com Inhame e Água, a dieta costumeira dos Escravos".[51]

Alguns marinheiros amotinados, entretanto, evitavam acabar nas correntes tomando posse de seus navios, içando a bandeira negra e estabelecendo a hidrarquia. Depois que soldados e marinheiros doentes e famintos tomaram o *Gambia Castle*, da Companhia Real da África, em 1720, deram ao navio o novo nome de *Delivery* [Redenção] e viajaram, triunfantes, de modo não muito dife-

rente dos amotinados do comboio do príncipe Rupert perto do Gâmbia em 1652.[52] Lowther e seus homens podem ter sido encorajados pelo conhecimento de que a costa da África Ocidental já era região favorita de piratas, especialmente depois que o governo britânico, em 1718, retomou as ilhas Bahamas e restabeleceu a autoridade real no lugar que durante anos fora a principal base de operações dos flibusteiros no Caribe. Centenas de piratas tinham se dirigido para a costa da África, atacando navios mal defendidos e reivindicando as cargas. Os maiores e mais bem-sucedidos assaltos à propriedade mercantil tinham sido executados por um comboio sob comando de Bartholomew Roberts, que ia para cima e para baixo na costa da África "afundando, incendiando e destruindo todos os Bens e Navios que encontrasse no Caminho".[53] Roberts interessava-se não tanto por capturar navios carregados de escravos, como por navios *que iam* traficar escravos — "bons Navios a Vela bem equipados com Munição, Mantimentos e Estoques de todo tipo, preparados para longas Viagens". Ele e seus camaradas também saqueavam os fortes onde se traficavam escravos, como explicou um grupo de negociantes: piratas "às vezes desembarcam nas principais Feitorias e levam tudo que querem". Muitos navios negreiros no começo do século XVIII foram capturados e convertidos para atividades de pirataria, incluindo o recém-recuperado *Whydah*, capitaneado por Black Sam Bellamy.[54]

Quando navios piratas com Bartholomew Roberts e outros capitães velejavam da Senegâmbia para a Costa do Ouro e vice-versa, perturbando a região mais vital para os negociantes britânicos nos anos 1720, "espalhavam o Pânico entre os Comerciantes", nas palavras de John Atkins, cirurgião da Marinha que passou meses na costa. Um escritor estimou em 1720 que piratas já tinham causado prejuízos de 100 mil libras na costa da África. Outro escritor anônimo do Conselho de Comércio afirmou em 1724 que piratas tinham tomado "quase cem velas de Navios no período de dois anos" no tráfico de escravos africanos.[55] Outras estimativas vão ainda mais longe. Negociantes de Bristol, Liverpool e Londres começaram a protestar contra perdas, denunciando aos gritos para o Parlamento a desordem que infestava o lucrativo tráfico de escravos e exigindo proteção naval para suas propriedades. Seus gritos caíram em ouvidos simpáticos. Quando um grupo de comerciantes dirigiu uma petição ao Parlamento, pedindo socorro no começo de 1722, a Câmara dos Comuns ordenou a preparação imediata de um projeto de lei para a supressão da pirataria, que foi, com a assistência de Robert Walpole, rapidamente aprovado. Logo uma esquadra da

Marinha comandada pelo capitão Challoner Ogle foi equipada para ir à costa da África, aonde chegou no fim de 1722, combateu os navios de Bartholomew Roberts e derrotou-os. Mais de cem piratas foram mortos na batalha, enquanto outros fugiram para a mata; muitos foram capturados e levados a julgamento. Estes foram transportados para Cape Coast Castle, ponto central do tráfico britânico de escravos, onde escravos que aguardavam navios eram acorrentados, confinados e "marcados com ferro quente no peito direito, D. Y. Duque de *York*". Dentro dos muros de tijolo de Cape Coast Castle, que tinham mais de quatro metros de espessura e eram guardados por 74 canhões, uma quadrilha de piratas foi executada, e seus corpos foram acorrentados, distribuídos e pendurados pelo pescoço em toda a costa, para maximizar o terror: nove em Cape Coast, quatro na costa de Windward, dois em Acera, em Calabar e em Whydah, e um em Winnebah. Outros 31 foram enforcados no mar, a bordo do *Weymouth*. Além desses, quarenta foram condenados à escravidão, obrigados a trabalhar para a Companhia Real da África em navios e minas de ouro: todos aparentemente morreram em questão de meses.[56] Depois do seu triunfante retorno a Londres, Challoner Ogle tornou-se, em maio de 1723, o primeiro capitão da Marinha sagrado cavaleiro por ações contra a pirataria. Foi homenageado pelo rei George I, que Roberts e seus companheiros piratas tinham ridicularizado, chamando-o de "o homem-nabo".[57]

A derrota de Roberts e a subseqüente destruição da pirataria na costa da África representaram outra virada na história do capitalismo, principalmente porque a pirataria e o tráfico de escravos havia muito corriam emparelhados nas experiências da guerra, do comércio e da expansão imperial. O conflito entre piratas e traficantes de escravos na costa da África Ocidental datava do fim da Guerra da Sucessão Espanhola, em 1713, quando milhares de marujos foram desmobilizados da Marinha Real, fazendo os soldos caírem, a comida deteriorar e o açoite estalar entre os trabalhadores da Marinha Mercante, o que, por sua vez, levou marujos a arriscar a sorte com a Jolly Roger. O fim da guerra trouxe uma recompensa para os comerciantes britânicos: o *Assiento*, que deu a esses comerciantes o direito de embarcar 4800 escravos por ano (e a prerrogativa ilegal de embarcar um número muito maior) para a América Espanhola, por intermédio da Companhia South Sea. Esse incentivo, somado à desregulamentação do comércio de escravos em 1712, quando a Companhia Real Africana perdeu sua batalha contra os praticantes do livre-comércio que já tinham começado a fornecer a maioria dos escravos



Pirata Bartholomew Roberts na costa da África Ocidental.
Captain Charles Johnson, A General History of the Pyrates (*1724*).

para as *plantations* americanas, aumentou drasticamente a importância do tráfico de escravos aos olhos dos comerciantes britânicos.[58]

Agora era preciso exterminar os piratas para que o novo negócio prosperasse, argumento apresentado pelo capitão de navio negreiro William Snelgrave, que publicou *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, dedicado "aos Comerciantes de Londres, que negociam na Costa da Guiné". Ele dividiu o livro em três partes, oferecendo aos leitores uma "História da recente conquista do reino de *Whidaw* pelo rei do *Daomé*"; um relato dos negócios realizados e das estatísticas do tráfico de escravos; e "A Relation of the Author's Being taken by Pirates" e os perigos disso decorrentes. Mas quando Snelgrave publicou seu livro, em 1734, já o pirata estava morto, derrotado pelo terror da forca e das patrulhas navais, muito embora, vez por outra, o cadáver estremecesse num motim aqui e num ato de pirataria acolá. Logo depois da supressão da pirataria, a Grã-Bretanha estabeleceu seu domínio na costa ocidental da África. Como escreveu James A. Rawley: "Na década de 1730, a Inglaterra tornara-se o supremo país escravista do mundo atlântico, posição que ocupou até 1807". Houve um

salto de quase 27% nas exportações de escravos em relação à década anterior, infestada de piratas.[59] Se o capital das *plantations* do Caribe, aliado ao capital mercantil da metrópole, matou a primeira geração de piratas — os bucaneiros dos anos 1670 — e se o capital das Companhia das Índias Ocidentais matou os piratas dos anos de 1690, quando os navios da empresa eram viveiros de motins e rebeliões, foi o capital do tráfico de escravos africanos que matou os piratas do começo do século XVIII. A hidrarquia de baixo para cima era inimiga mortal da hidrarquia de cima para baixo, quando os piratas desarticulavam a Passagem do Meio (travessia atlântica). Por volta de 1726, o Estado marítimo tinha removido um grande obstáculo à acumulação de capital em seu cada vez maior sistema atlântico.[60]

Não muitos anos antes, os ingleses e outros, na maioria governantes protestantes europeus, tinham deixado os piratas à solta entre as riquezas de outros reinos. Agora eles e seus antigos inimigos nacionais descobriram interesses comuns no ordeiro sistema atlântico de capitalismo, no qual o comércio fluiria sem ser atacado e o capital seria acumulado sem transtornos — a não ser, é claro, que os ataques e transtornos fossem efeitos de guerra declarada pelos próprios governantes. Na década de 1720, milhares de piratas tinham causado imensos prejuízos à Marinha Mercante mundial. Também tinham organizado conscientemente uma ordem social autônoma, democrática, igualitária, uma alternativa subversiva aos modos dominantes da embarcação mercante, naval e corsária, e uma contracultura da civilização do capitalismo atlântico com suas expropriações e explorações, seu terror e sua escravidão. Whigs e Tories reagiram recorrendo outra vez à repressão dos anos 1690 e construindo forcas para piratas e para a gente das docas que lidava com eles. Comerciantes apresentaram petição ao Parlamento, cujos membros os obsequiaram com uma nova legislação mortal; enquanto isso, o primeiro-ministro Robert Walpole demonstrou um interesse ativo e pessoal em acabar com a pirataria, como dezenas de outros funcionários, correspondentes de jornais e sacerdotes. Eles denunciaram os piratas como monstros do mar, bestas cruéis, hidra de muitas cabeças — todos eles criaturas que, com a permissão de Bacon, viviam fora dos limites da sociedade humana. Sua violenta retórica exigia e legitimava o emprego da força. Os piratas e seu modo alternativo de vida foram claramente marcados para extinção. Centenas foram enforcados, e seus corpos pendurados nas cidades portuárias do mundo como um aviso de que o Estado marítimo não toleraria ser desafiado de baixo para cima.[61]

A hidrarquia dos marinheiros foi derrotada nos anos 1720, a hidra decapitada. Mas ela não morreria. A tradição volátil e serpentina do radicalismo marítimo reapareceria sistematicamente nas décadas seguintes, arrastando-se como cobra calmamente na coberta, passando pelas docas rumo a terra firme, aguardando o momento, e levantando as cabeças inesperadamente em motins, greves, tumultos, insurreições urbanas, revoltas de escravos e revoluções. John Place, por exemplo, ajudaria, em outubro de 1748, a organizar um motim a bordo do HMS *Chesterfield*, na costa da África Ocidental, não muito longe de Cape Coast Castle. Ele já estivera ali. Navegara, como pirata, com Black Bart Roberts, fora capturado pelo capitão Challoner Ogle em 1722 e, de alguma forma, escapara das execuções em massa. Quando chegou a hora, um quarto de século depois, pelo seu conhecimento de motins e de uma ordem social alternativa, Place era o homem do momento. Dessa vez as autoridades o enforcaram, mas não puderam matar a tradição subversiva que vivia nas histórias, na ação, na memória tristemente silenciosa, nos conveses inferiores do *Chesterfield* e de outros incontáveis navios. O poeta martinicano Aimé Césaire captou essa sobrevivência da oposição quando escreveu: "É esse teimoso rastejar da serpente que emerge do naufrágio".[62]